

РОЗДІЛ 7

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УДК 342.9 (477)

DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-7/51>

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА ЯК ОБ'ЄКТ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ: ПИТАННЯ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

ROAD TRAFFIC ACCIDENTS AS AN OBJECT OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION: ISSUES OF THEORY AND PRACTICE

Анохін А.М., здобувач кафедри адміністративного та конституційного права
Запорізький національний університет

Наукова публікація присвячена дослідженню такого негативного соціального явища як дорожньо-транспортна пригода в контексті адміністративно-правового регулювання відповідних суспільних відносин.

Зазначається, що адміністративно-правове регулювання профілактики, запобігання та розслідування ДТП є одним із пріоритетних напрямів діяльності суб'єктів законотворчості та нормотворчої діяльності, адже офіційна статистика свідчить про вкрай негативні тенденції щодо зростання кількості ДТП, їх негативних наслідків та проблем, які виникають у правозастосовчій діяльності (в процесі притягнення винуватої особи до адміністративної відповідальності).

Охарактеризовано поняття, ознаки та види дорожньо-транспортних пригод як об'єкту адміністративно-правового регулювання. Окреслено особливості адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, та його співвідношення з іншими адміністративними правопорушеннями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зазначається, що про особливу увагу органів публічної адміністрації до проблематики ДТП свідчить розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020. № 1360-р. про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року та Плану заходів щодо її реалізації.

За результатами проведеного дослідження сформульовано висновок про необхідність посилення адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, а також обґрунтовано перспективність подальшого дослідження даної теми.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, правове регулювання, безпека дорожнього руху, правопорушення, профілактика, запобігання, провадження, розслідування, відповідальність.

The scientific publication is devoted to the study of such a negative social phenomenon as a road traffic accident in the context of administrative and legal regulation of relevant social relations.

It is noted that the administrative and legal regulation of the prevention and investigation of road traffic accidents is one of the priority areas of activity of the subjects of law-making and rule-making activities, because official statistics show extremely negative trends in the increase in the number of road accidents, their negative consequences and problems that arise in law enforcement activities (in the process of bringing the guilty person to administrative responsibility).

The concept, signs and types of road traffic accidents as an object of administrative and legal regulation are characterized. The specifics of the administrative offense provided for in Art. 124 of the Code of Ukraine on administrative offences, and its correlation with other administrative offenses in the field of road safety.

It is noted that the special attention of public administration bodies to the issue of road traffic accidents is evidenced by the order of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated October 21, 2020. No. 1360 on the approval of the Strategy for increasing the level of road safety in Ukraine for the period until 2024 and the Action Plan for its implementation.

Based on the results of the research, a conclusion was formulated about the need to strengthen administrative responsibility for the commission of an administrative offense provided for in Article 124 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, as well as substantiated the prospects of further research on this topic.

Key words: traffic accident, legal regulation, traffic safety, offense, prevention, proceedings, investigation, responsibility.

Вступ. У науковій юридичній літературі, в публікаціях та публічних дискусіях професійних юристів в ЗМІ, в Інтернет та інших джерелах інформації проблематика ДТП посідає не останнє місце, адже офіційна статистика надає нам кричущі цифри кількості ДТП та їх наслідків. Не зважаючи на колосальну кількість проведених круглих столів, брифінгів, конференцій, захищених дисертаційних досліджень з питань забезпечення безпеки дорожнього руху, кількість ДТП в Україні суттєво не зменшується. Причиною незначного зменшення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні стало введення воєнного стану в Україні та відповідні процеси, пов'язані із цим (міграція населення, зменшення кількості транспортних засобів у прифронтових областях тощо).

Водночас ДТП як об'єкт адміністративно-правового регулювання потребує особливої уваги науковців та прак-

тиків з метою кардинальної зміни ситуації із безпекою дорожнього руху, побудови інноваційної моделі запобігання, профілактики та розслідування ДТП з урахуванням позитивного зарубіжного досвіду, національних традицій та особливостей національної правосвідомості.

Різні аспекти профілактики та розслідування дорожньо-транспортних пригод, а також проблемні питання забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували у своїх працях такі відомі науковці як С. Бутник, В. Введенська, С. Гусаров, М. Долгополова, М. Лазаренко, А. Філіппов та інші відомі фахівці.

Загальній характеристиці адміністративно-правових та інших засобів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні присвятили свою роботу В. Сокурченко та А. Стрижак. Окремі адміністративно-правові засоби забезпечення безпеки дорожнього руху дослідила О. Салманова.

Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху досліджували І. Горбачева, Д. Козар, О. Шумейко та інші відомі науковці.

Порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення був предметом дослідження таких відомих вчених-адміністративістів як В. Бевзенко, М. Віхляєв, П. Діхтієвський, В. Доненко, Т. Коломосць, В. Колпаков, А. Комзюк, О. Кузьменко, Ю. Легеза, П. Лютіков, Р. Мельник, Д. Приймаченко, С. Стеценко, А. Школик та інших науковців.

Проте, дослідження ДТП як об'єкту адміністративно-правового регулювання залишається актуальним напрямом наукової роботи, зважаючи на негативну статистику ДТП та об'єктивну необхідність удосконалення чинного адміністративно-деліктного законодавства, що актуалізує необхідність підготовки даної публікації.

Постановка завдання. Метою наукової публікації є дослідження ДТП як об'єкту адміністративно-правового регулювання з урахуванням теоретичних напрацювань в доктрині адміністративного права та практичних аспектів застосування норм адміністративно-деліктного законодавства.

Методологія даної публікації ґрунтується на поєднанні філософських (законів, прийомів та принципів діалектики), загальнонаукових (прийомів логічного методу, методу порівняння, прийомів соціологічного методу, системного та структурно-функціонального методів) та спеціально-юридичних методів дослідження (методів юридичної логіки та юридичної статистики, формально-юридичного методу та методу юридичного моделювання).

Результати дослідження. Негативний стан безпеки дорожнього руху в Україні відображає офіційна статистика, яку акумулюють органи Національної поліції, Державна служба статистики та узагальнює Кабінет міністрів України.

Зокрема, офіційна статистика, надана Кабміном у двох найважливіших документах з однаково гучними назвами «Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху». Тільки виконання першого документа було заплановано на термін до 2020 року (не виконаний, у тому числі через те, що дію документа перервано прийняттям іншого документа). А другий – прийнятий 2020 року та запланований до 2024-го [1].

Так, згідно із даними «Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» у 2019 році в Україні зареєстровано 160 675 дорожньо-транспортних пригод, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 відсотки загиблих та/або травмованих у дорожньо-транспортних пригодах є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років [2].

За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 року) 8,22 осіб.

Такі показники смертності за результатами ДТП особливо вражають, якщо розуміти, що кількість автомобілів в Україні є небагато меншою, аніж в країнах ЄС.

За результатами проведеного Національною поліцією аналізу стану аварійності на території країни встановлені основні причини скоєння дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме: порушення правил маневрування – 22%; перевищення безпечної швидкості – 34 відсотки; недотримання дистанції – 8%; порушення правил проїзду перехрестя – 8%; керування транспортним засобом у нетверезому стані – 3,23%; виїзд

на смугу зустрічного транспорту – 1,35%; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6% [2].

Очевидно, що найбільш поширеною причиною ДТП є перевищення безпечної швидкості руху та порушення правил маневрування, що свідчить про нехтування водіями елементарними правилами безпеки та необхідність посилення адміністративної відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» КУпАП.

Так, згідно із ч. 4 ст. 122 КУпАП, перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину – тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Вказаний розмір штрафу має бути збільшений як мінімум втричі – до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з метою забезпечення належного превентивного впливу на правосвідомість водіїв.

Дорожня інфраструктура також впливає на показники аварійності. Так, у 2019 році сталося 948 дорожньо-транспортних пригод через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовані, з них на дорогах державного значення – 890 дорожньо-транспортних пригод, на дорогах місцевого значення – 58 дорожньо-транспортних пригод [2].

Показово, що із введенням в Україні воєнного стану ситуація із станом безпеки дорожнього руху в Україні не покращилася, хоча офіційна статистика демонструє загальне зменшення кількості ДТП.

Згідно із висновком Центру демократії та верховенства права (ЦЕДЕМ) за результатами аналізу статистики дорожньо-транспортних пригод, яку отримано від Патрульної поліції України, впродовж 2022 року кількість ДТП на територіях, де не було воєнних дій і які контролювала українська влада, не зменшилася, а, навпаки, навіть зросла [3].

Так, згідно з даними Патрульної поліції, за 2022 рік в Україні сталося 18 628 ДТП. Це на 24% менше, ніж у 2021 році (24 521). Також у порівнянні з 2021 роком смертей на дорогах поменшало майже на 14%, а травми отримало на 22% менше українців.

Однак щодо цієї статистики є один важливий нюанс, наголосили в Центрі демократії та верховенства права. Дані за 2022 рік охоплюють лише території, де не було активних бойових дій чи окупації. Таким чином, статистика не є повною щодо Харківської, Луганської, Донецької, Запорізької, Херсонської та Миколаївської областей.

Аналіз статистичних даних щодо ДТП по місяцях засвідчує, що аварій не поменшало – відбулися зміни у географії їхнього скоєння. Так, у березні 2022-го кількість ДТП, смертей і травм на дорозі різко зменшилася у столиці та на Київщині, чому є просте пояснення: окупанти підступали до Києва, багато мешканців покинули столицю та область, евакуювавшись до безпечніших регіонів. Водночас у Львівській області в березні на дорогах загинуло і травмувалося на 36% та 15% більше людей відповідно [3].

Якщо порівняти дані за грудень 2022 та 2021 року, то рівень ДТП у столиці та Київській області переганяє довоєнну статистику. На Київщині сталося на 7% більше ДТП, ніж минулого грудня, а на столичних дорогах загинуло вдвічі більше людей.

У Центрі демократії та верховенства права наголосили, що незмінним в офіційній статистиці залишилося одне: надмірна швидкість і досі є головною причиною ДТП із загиблими та травмованими. Так, у 2022 році не менше 43% аварій сталися саме через перевищення швидкості, і на такі ДТП припадає 62% смертей на українських дорогах. 1733 людини втратили свої життя – життя, які

могли б бути збережені завдяки якісному законодавству та належній інфраструктурі [3].

З такою оцінкою важко не погодитися і така негативна статистика ще раз підкреслює необхідність посилення адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 122 КУпАП (об'єктивно є потреба суттєвого збільшення розміру штрафу за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину).

Згідно із офіційною статистикою найпоширенішими видами ДТП із потерпілими у 2022 році були: зіткнення (39,7%); наїзд на пішохода (28,4%); наїзд на перешкоду (13,3%). Відповідно, найбільше людей загинуло через: зіткнення транспортних засобів (33,6%); наїзд на пішохода (31,3%); наїзд на перешкоду (16,1%). 790 ДТП сталося через перебування водіїв у стані сп'яніння (в цих 91 особа загинула та 1031 була травмована) [4].

Наведена статистика вимагає оперативної та дієвої реакції з боку органів публічної адміністрації щодо реформування національної системи забезпечення безпеки дорожнього руху та внесення змін до чинного адміністративно-деліктного законодавства, зокрема, посилення адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху, наслідком яких стала ДТП.

Не менш важливим є наукове обґрунтування проведення вищевказаних реформ, розробка та формулювання конкретних пропозицій щодо внесення змін до чинного адміністративного законодавства.

Першим кроком в цьому напрямку є узагальнення проблематики ДТП та визначення понятійно-категоріального апарату у даній сфері суспільних відносин – які події на дорозі є ДТП, які види ДТП виділяють в юридичній доктрині тощо.

В узагальненому визначенні дорожньо-транспортна пригода – це подія, яка сталася за участю хоча б одного транспортного засобу, що перебуває в механічному русі, внаслідок чого були ушкоджені інші транспортні засоби, вантажі, споруди чи інше майно, або/та спричинено шкоду здоров'ю або загибель учасників дорожнього руху.

Класифікувати ДТП доцільно за різними критеріями:

– за кількістю учасників – прості (два учасника) та масштабні (три та більше учасників);

– за типом учасників – ДТП за участю автомобілів (або інших транспортних засобів), ДТП за участю пішоходів або велосипедистів (як підвид – ДТП за участю неповнолітніх);

– за наслідками – ДТП без потерпілих (пошкоджені транспортні засоби, вантаж, автомобільні дороги, залізничні переїзди, дорожні споруди чи інше майно); ДТП із потерпілими, яким спричинено легкі тілесні ушкодження; ДТП із потерпілим або потерпілими, яким спричинено середньої тяжкості тілесні ушкодження; ДТП, наслідком яких є тяжкі тілесні ушкодження або смерть потерпілого; ДТП, наслідком якої є загибель кількох осіб;

– за формою – зіткнення, наїзд на пішохода або велосипедиста, наїзд на перешкоду;

– в залежності від причини – ДТП, що стало наслідком порушення правил маневрування; ДТП в результаті перевищення безпечної швидкості; ДТП як наслідок недотримання дистанції; ДТП внаслідок порушення правил проїзду перехрестя; ДТП, що стало результатом керування транспортним засобом у нетверезому стані; ДТП з причини виїзду на смугу руху зустрічного транспорту; ДТП внаслідок порушення правил проїзду пішохідних переходів.

Отже, серед всіх адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху найбільшу увагу привертає адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, адже наслідком порушення Правил дорожнього руху в таких випадках є ДТП, яка завдає матеріальної та моральної шкоди учасникам дорожнього руху, становить загрозу їх життю та здоров'ю.

Так, у відповідності до ст. 124 КУпАП порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Згідно із приміткою до ст. 124 КУпАП особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [5].

Отже, основною ознакою, що відрізняє адміністративне правопорушення, передбачене ст. 124 КУпАП, від інших правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є завдання матеріальної шкоди (пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна). Таким чином, це адміністративне правопорушення із матеріальним складом, на відміну від переважної більшості суміжних правопорушень (де достатньо самого факту порушення Правил дорожнього руху чи інших технічних норм).

Із правопорушенням, передбаченим ст. 124 КУпАП, тісно пов'язане адміністративне правопорушення, передбачене ст. 122⁴ КУпАП, згідно з якою залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місяця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні, тягне за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до двох років, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб [5].

Водночас юридична конструкція ст. 124 КУпАП не є досконалою. Зокрема, законодавцем не визначено – чи буде нести вину вата у ДТП особа відповідальність за завдання потерпілому легких тілесних ушкоджень.

У зв'язку із цим народний депутат В. Крейденко оприлюднив законопроект «Про внесення змін до статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження».

У пояснювальній записці до документа зазначається, що на сьогодні в Україні передбачена кримінальна відповідальність за спричинення водієм середніх, тяжких тілесних ушкоджень або смерті (стаття 286 Кримінального кодексу України). При цьому жодної відповідальності не передбачено за спричинення легких тілесних ушкоджень [6].

Судова практика показує, що за відсутності альтернативи в такому разі застосовується положення статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, яка передбачає адміністративну відповідальність за порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна.

Фактично ст. 124 КУпАП не передбачає відповідальності за заподіяння легких тілесних ушкоджень, тобто, якщо в результаті ДТП не було завдано шкоди майну, але в той же час потерпіла особа отримала легкі тілесні ушкодження, суд не має законних підстав застосувати до винних осіб адміністративне стягнення, передбачене статтею 124 вказаного кодексу [6].

У зв'язку з цим В. Крейденко запропонував виправити правову колізію, що дасть суду підстави для застосування адміністративного стягнення за спричинення водієм легких тілесних ушкоджень (без завдання шкоди майну). Законопроект передбачає внесення змін до назви статті 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а саме – додавання «легких тілесних ушкоджень учасників дорожнього руху» до визначення предмету правового регулювання статті.

Передбачається, що до зазначеної статті КУпАП буде додано частину другу, яка визначатиме адміністративну відповідальність у вигляді такого адміністративного стягнення як «накладення штрафу в розмірі трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року» за порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження іншим учасникам дорожнього руху [6].

Така законодавча ініціатива є слушною та заслуговує на практичну реалізацію.

У відповідності до ст. 221 КУпАП справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. 124 «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» КУпАП, розглядають судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів [5], проте зростання кількості ДТП створює додаткове навантаження на судову систему.

Отже, об'єктивною є потреба посилення адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, а також встановлення посиленої відповідальності за вчинення вказаного правопорушення за наявності кваліфікуючих ознак (повторності, вчинення у стані сп'яніння, спричинення потерпілому легких тілесних ушкоджень тощо).

На окрему увагу заслуговує необхідність законодавчого врегулювання відповідальності осіб, які керують електросамокатами, адже із збільшенням кількості таких транспортних засобів природно зростає і кількість ДТП за їх участю.

Як зазначає М. Ясинська, питання правил дорожнього руху для електросамокатів вирішили суди. Так, водії електросамокатів, які потрапили в дорожньо-транспортну пригоду, не можуть заявляти, що не кермують транспортним засобом і не відповідають за ст. 124 КУпАП або статтею 291 КК України. Суди визнають кермувальників електросамокатів повноцінними учасниками дорожнього руху – водіями транспортних засобів, яким заборонено рухатися тротуарами і які зобов'язані дотримуватися встановлених для проїзних частин правил. За порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, водіїв електросамокатів можуть притягнути як до адміністративної, так і до кримінальної відповідальності, а також стягнути з них моральну і матеріальну шкоду на користь потерпілих від ДТП за їх участю [7].

Також М. Ясинська зазначає, що електросамокат відповідає поняттю «транспортний засіб», яке визначено пунктом 1.10 ПДР (пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів). Такий висновок, зокрема, міститься в обвинувальному вирокі Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20 щодо водійки електросамоката, яка покалічила пішохода. Похідним від цього є висновок щодо настання відповідальності у випадку загибелі або серйозних травм людей за ст. 291 КК України у вигляді: штрафу від 34 000 до 85 000 грн або виправних робіт на строк до двох років, або обмеження або позбавлення волі на строк до п'яти років. Тобто суди вважають

злочином рух електросамоката тротуаром і пішохідною доріжкою, якщо внаслідок зіткнення з ним загинула або серйозно травмувалась людина [7].

З набуттям чинності Законом України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрорядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24.02.2023 № 2956-IX електросамокати та моноколеса на законодавчому рівні визнано повноцінними транспортними засобами [8]. Тож у разі, якщо ДТП сталася з вини водія самоката або моноколеса, такий водій буде нести відповідальність за ст. 124 КУпАП.

Висновки. Проведене дослідження ДТП як об'єкту адміністративно-правового регулювання дозволяє сформулювати висновок про те, що чинне адміністративно-деліктне законодавство не тільки не забезпечує належного превентивного впливу на правосвідомість учасників дорожнього руху, але й має суттєві прогалини. Зокрема, ст. 124 КУпАП не передбачено відповідальність винуватця ДТП за спричинення потерпілому легких тілесних ушкоджень. Крім того, розмір штрафу, передбачений ст. 124 КУпАП, не залежить від того, чи вчинено вказане адміністративне правопорушення повторно або у стані алкогольного сп'яніння, що також має низький правоховний вплив на учасників дорожнього руху.

Враховуючи вищевикладене, пропонується викласти назву ст. 124 КУпАП в наступній редакції – «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, або/та завдання іншим учасникам дорожнього руху легких тілесних ушкоджень».

Також пропонується удосконалити юридичну конструкцію гіпотези, диспозиції та санкції ст. 124 КУпАП. Зокрема, пропонується доповнити ст. 124 КУпАП частиною другою, якою будуть передбачені такі кваліфікуючі ознаки як: вчинення вказаного правопорушення повторно протягом року, вчинення його у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушення правил дорожнього руху, що спричинило легкі тілесні ушкодження іншим учасникам дорожнього руху. Відповідно, в санкції частини другої пропонується встановити посилену адміністративну відповідальність за вчинення вказаного правопорушення за наявності кваліфікуючих ознак – штраф у розмірі не менше п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до десяти років.

Крім того, пропонується внести зміни до ч. 4 ст. 122 КУпАП, яка передбачає відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину. Зокрема, з метою належного правоховного та превентивного впливу на правосвідомість водіїв, доцільно збільшити розмір штрафу за вчинення вказаного адміністративного правопорушення зі ста до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Також, з метою зменшення кількості ДТП, що стали наслідком перевищення водіями дозволеної швидкості руху, доцільною є законодавча регламентація обов'язкового встановлення на транспортні засоби автоматичних обмежувачів швидкості руху, а також обов'язку водіїв користуватися вказаними приладами (програмним забезпеченням) у межах населених пунктів.

Перспективність подальшого дослідження ДТП як об'єкту адміністративно-правового регулювання обумовлена необхідністю узагальнення позитивного зарубіжного досвіду у даній сфері суспільних відносин з метою формулювання пропозицій щодо удосконалення чинного національного адміністративно-деліктного законодавства та відповідної юридичної практики.

ЛІТЕРАТУРА

1. Козьяков С., Берлін М. Скільки коштує життя, втрачене на дорозі, й навіщо держава повинна це порахувати? *Дзеркало тижня*. 20.09.2021. URL: <https://zn.ua/ukr/internal/skilki-koshtuje-zhittja-vtrachene-na-dorozi-j-navishcho-derzhava-povinna-tse-porakhuvati.html>
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення 21.05.2023).
3. У 2022 році ДТП не поменшало – змінилася їхня географія. ЦЕДЕМ: Центр демократії та верховенства права. URL: <https://cedem.org.ua/news/u-2022-rotsi-dtp-ne-pomenshalo/> (дата звернення 21.05.2023).
4. Аварійність 2022 в умовах воєнного стану. Патрульна поліція. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 23.05.2023).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X. Дата оновлення: 15.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 30.05.2023).
6. Гапон Ю. Штрафи за легкі тілесні ушкодження під час ДТП: депутат пропонує внести зміни до КУпАП. *Юридичний факт: інформаційний портал*. URL: <https://www.yurifact.com.ua/fakty/shtrafy-za-lehki-tilesni-ushkodzhennia-pid-chas-dtp-deputat-proponuie-vnesty-zminy-do-kupar> (дата звернення: 10.05.2023).
7. Ясинська М. ПДР для електросамокатів. *Юридична практика*. № 33-34 (1234-1235). 24.08.2021. URL: <https://pravo.ua/articles/pdr-dlia-elektrosamokativ/> (дата звернення: 12.05.2023).
8. Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів: Закон України від 24.02.2023 № 2956-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2956-20#Text> (дата звернення: 12.05.2023).